

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Permasalahan

Perkembangan teknologi digital belakangan ini memicu lahirnya berbagai model pekerjaan baru berbasis platform. Mulai dari belanja online, content creator, hingga ojek online (ojol). Masalahnya, dalam praktik di lapangan, pengemudi ojek online ini cuma diposisikan sebagai mitra. Mereka tidak dianggap sebagai pekerja formal yang diatur dalam Undang-Undang Ketenagakerjaan. Dampak buruk dari hubungan kemitraan ini adalah hilangnya pengakuan kerja secara formal, sehingga perlindungan hukum yang mereka terima menjadi sangat terbatas terutama menyangkut keselamatan dan risiko kerja. Jika dipahami lebih jauh mengenai pengakuan kerja formal, hal ini sebenarnya berkaitan dengan batasan definisi hubungan kerja itu sendiri. Berdasarkan ketentuan pasal 1 angka 15 undang-undang nomor 13 tahun 2003 tentang keteneagakerjaan, dijelaskan bahwa “hubungan kerja adalah hubungan antara pengusaha dengan pekerja/buruh berdasarkan perjanjian kerja, yang mempunyai unsur pekerjaan ,upah dan perintah.”¹ Apabila unsur-unsur tersebut dibedah secara empiris di lapangan, pengemudi ojek online sebenarnya menerima ‘perintah’ kerja melalui algoritma aplikasi dan mendapatkan juga ‘upah’ dari system bagi hasil layana ini. Namun, format kemitraan ini secara cerdas digunakan untuk mengaburkan unsur-unsur tersebut agar perusahaan tidak terikat pada kewajiban ketenagakerjaan.

¹ UU No. 13 Tahun 2003, LN No.39 Tahun 2003, TLN No. 4279, Ps. 1 Angka 15.

Padahal, meski statusnya hanya sebagai mitra, para pengemudi ojol ini jelas-jelas melakukan aktivitas kerja nyata untuk mencari nafkah. Mereka (ojol) bekerja di ruang publik dengan tingkat risiko yang sangat tinggi, mulai dari kecelakaan lalu lintas, tindak kekerasan, hingga insiden tak terduga lainnya yang memicu kerugian fisik, waktu, dan juga psikis. Makanya, persoalan risiko kerja ini harusnya jadi isu utama yang tidak boleh diabaikan begitu saja, tidak peduli apa pun status hubungan hukum antara pengemudi dan perusahaan aplikasi. Kalau merujuk pada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja, aturan tersebut sebenarnya memayungi setiap orang yang bekerja tanpa memandang status hubungannya.² Tapi realitanya, penerapan norma keselamatan kerja bagi mitra ojol masih jauh dari kata optimal. Hal ini terbukti dari minimnya mekanisme perlindungan serta penanganan insiden kerja yang komprehensif, baik dari pihak perusahaan platform maupun dari kehadiran negara.

Contoh konkret pada kasus meninggalnya Affan Kurniawan saat sedang mengaspal sebagai mitra ojol.³ Walaupun peristiwa intinya masuk ranah pidana, jika dilihat dari kacamata hukum perdata dan ketenagakerjaan secara fungsional, kasus ini menjadi cerminan nyata betapa rapuhnya perlindungan hukum terhadap risiko kerja para mitra. Dari kasus Affan ini tidak cuma berimbas secara individu bagi keluarganya, tapi juga krusial untuk dijadikan alarm dan acuan perlindungan bagi jutaan mitra ojol lainnya. Selain kasus Affan kurniawan, ada juga kasus dari

² Indonesia, *Undang-Undang tentang Keselamatan Kerja*, UU No. 1 Tahun 1970, LN No. 1 Tahun 1970, TLN No. 2918.

³ [Sakti Darma Abhiyoso]. Affan Kurniawan Lagi Antar Orderan Makanan Saat Dilindas Mobil Brimob.

Agung Dwi Cahyono yang bisa di jadikan pembanding.⁴ Agung menjadi korban kecelakaan tabrak lari hingga mengalami luka berat dan harus menjalani perawatan intensif dalam waktu yang cukup lama. Lonjakan biaya pengobatan yang sangat besar dalam kasus ini membuktikan bahwa risiko kerja yang membayangi mitra ojol tidak cuma merusak kondisi fisik, tapi juga menghantam stabilitas ekonomi mereka.

Untung saja dalam kasus Agung Dwi Cahyono, biaya rumah sakitnya bisa ditanggung oleh program jaminan sosial dari BPJS Ketenagakerjaan karena korban kebetulan terdaftar sebagai peserta jaminan kecelakaan kerja. Landasan hukum jaminan ini sudah kuat, yaitu diatur dalam UU Nomor 24 Tahun 2011 tentang BPJS serta UU Nomor 40 Tahun 2004 tentang Sistem Jaminan Sosial Nasional yang memang dirancang untuk melindungi tenaga kerja dari risiko sosial.⁵ Jika kita bandingkan, kasus Affan dan Agung memperlihatkan ketimpangan yang mencolok terkait bentuk perlindungan yang didapatkan pengemudi. Pada kasus Agung, perlindungan yang diterima sifatnya sudah sistematis dan teratur lewat skema jaminan sosial. Sementara pada kasus Affan, perlindungan justru lebih dalam lagi karena sangat bergantung pada kebijakan temporer perusahaan saat peristiwa terjadi karena adanya banyak pihak yang terlibat dari pelaku, korban dan juga pihak dari aplikator.

⁴ [Faiq Azmi]. Driver Ojol Korban Tabrak Lari, dirut BPJS Ketenagakerjaan: 100% Biaya Ditanggung <https://www.detik.com/jatim/bisnis/d-5968693/driver-ojol-korban-tabrak-lari-dirut-bpjs-ketenagakerjaan-100-biaya-ditanggung>

⁵ Indonesia, *Undang-Undang tentang Sistem Jaminan Sosial Nasional*, UU No. 40 Tahun 2004, LN No. 150 Tahun 2004, TLN No. 4456.

Secara hukum perdata, hubungan antara aplikator seperti Gojek dengan pengemudi memang hanya didasarkan pada perjanjian kemitraan yang ikut pada aturan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata—khususnya soal syarat sahnya perjanjian di Pasal 1320 KUHPerdata serta asas kebebasan berkontrak di Pasal 1338 KUHPerdata.⁶ Kontrak inilah yang menjelaskan hak dan kewajiban kedua belah pihak.

Merujuk pada landasan hukum perdata tersebut, pasal 1320 KUHPerdata secara spesifik menetapkan empat syarat mutlak sahnya sebuah perjanjian, yaitu

1. Kesepakatan mereka yang mengikatkan dirinya
2. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan
3. Suatu hal tertentu
4. Suatu sebab yang halal

Dan di lain hal, kekuatan mengikat dari kontrak kemitraan juga dijamin oleh pasal 1388 ayat (1) KUHPerdata yang berbunyi: “Semua persetujuan yang dibuat sesuai dengan undang-undang berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya.”⁷ Secara teoritis, kedua pasal ini dirancang untuk menciptakan kepastian hukum dan hubungan keperdataan yang setara bagi para pihak yang membuat perjanjian.

Permasalahannya, kontrak kemitraan tersebut secara tegas mengunci pernyataan bahwa hubungan antara aplikator dan mitra bukanlah hubungan kerja

⁶ Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (*Burgerlijk Wetboek*), diterjemahkan oleh R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, (Jakarta: Pradnya Paramita, 2004), Ps. 1320.

⁷ *Ibid.*, Ps. 1338.

seperti yang dimaksud dalam UU Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan (yang telah diubah lewat UU Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja). Konsekuensinya, mitra ojol tidak punya hak perlindungan yang setara dengan buruh formal. Lewat klausul kemitraan ini, tanggung jawab atas risiko kecelakaan kerja sengaja diubah, tidak lagi dibebankan secara penuh pada perusahaan, melainkan harus ditanggung sendiri oleh mitra sebagai pekerja mandiri. Realita ini yang jelas menabrak konsep ideal perlindungan tenaga kerja yang lazimnya mewajibkan pemberi kerja bertanggung jawab penuh atas keselamatan pekerjanya. Hukum ini diperburuk dengan adanya posisi tawar (*bargaining position*) antara Perusahaan platform dan mitra pengemudi yang sangat tidak seimbang. Pada nyatanya, perjanjian mitra yang ditandatangani oleh para pengemudi cenderung bersifat terima atau tinggalkan (*take it or leave it*) atau perjanjian yang syarat dan ketentuan telah dibuat secara sepihak oleh pihak yang memiliki posisi yang lebih unggul. Akibatnya, alih-alih adanya ruang negosiasi yang adil, asas kebebasan berkontrak dalam pasal 1338 KUHPerdara justru sering kali melegitimasi lepasnya tanggung jawab korporasi atas kesejahteraan pengemudi.

Risiko di jalan yang seharusnya bisa di cover oleh sistem jaminan perusahaan, pada akhirnya harus ditanggung sendiri sebagai konsekuensi dari permasalahan tersebut. Jika diarahkan ke ranah regulasi, tampak jelas adanya kekosongan hukum yang terbuka dalam era model kerja secara digital ini. Undang-undang ketenagakerjaan kita masih sangat kaku karena hanya mengenal hubungan kerja secara konvensional yang kas dengan adanya upah, perintah, dan pekerjaan. Di lain hal, meskipun UU keselamatan kerja menegaskan perlindungan hukum bagi

semua orang tanpa pandang bulu, aturan turunya belum mampu menyentuh mekanisme pengawasan eksekusi di level industri *gig economy*. Kurangnya regulasi yang lebih spesifik dan mengikat dari pemerintah membuat nasib perlindungan risiko kerja jutaan mitra di Indonesia tidak ditentukan dalam kepastian hukum yang terus berlarut-larut.

Jika ditelaah lagi menggunakan pandangan hukum perjanjian, penggunaan klausul baku (*standart contract*) dalam kemitraan ojek online berindikasi adanya celah hukum berupa penyalahgunaan keadaan (*misbruik van omstandigheden*).⁸ Dalam asas kebebasan berkontrak, kesepakatan yang diamanatkan oleh pasal 1320 KUHPerdara secara filosofis mensyaratkan adanya kehendak bebas (*vrije will*) dari para pihak tanpa adanya paksaan internal maupun eksternal.⁹ Namun realita dilapangan secara sosial-ekonomi menunjukkan bahwa para calon mitra pengemudi berada pada posisi rentan akibat desakan keperluan hidup, sehingga mereka secara terpaksa menyetujui seluruh klausul sepihak yang disodorkan oleh aplikasi. Didalam layar registrasi aplikasi digital tersebut, tidak ada ruang untuk calon mitra untuk menegosiasi dalam pembagian beban risiko kecelakaan atau meminta jaminan kesehatan dasar.

Bentuk nyata dari pelepasan kewajiban ini dapat dilihat langsung pada dokumen elektronik Ketentuan Penggunaan Mitra (Syarat dan Ketentuan) yang diberikan oleh gojek, Khususnya didalam Pasal 11 Mengenai Batasan Tanggung

⁸ Ridwan Khairandy, *Hukum Perjanjian di Indonesia dalam Perspektif Perbandingan*, (Yogyakarta: FH UII Press, 2013), hlm. 125

⁹ Herlien Budiono, *Ajaran Dasar Hukum Perjanjian dan Perkembangannya*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2014), hlm. 67.

Jawab. Pada Pasal 11.1 aplikator menjelaskan bahwa tanggung jawab mereka “hanya sebatas memfasilitasi keluhan dan masalah mitra kepada pengguna atau penumpang“. Lebih buruk lagi, pada pasal 11.3 ditegaskan bahwa gojek „tidak mempunyai kewajiban apapun, termasuk untuk mengambil tindakan lebih jauh atau tindakan hukum yang dianggap perlu terhadap setiap permasalahan atau perselisihan yang timbul antara mitra dan pengguna atau penumpang“. ¹⁰

Kebebasan yang mereka miliki hanya kebebasan semu; antara menekan tombol “setuju“ untuk bisa segera mencari penghasilan, atau menolak tombol dan kehilangan akses pendapatan sepenuhnya. Kondisi ketimpangan struktural ini yang secara cerdik dimanfaatkan oleh korporasi untuk memasukkan klausul-klausul tanggung jawab yang secara sistematis membebaskan mereka dari kewajiban kas pemberi kerja. Akibat dari kontrak kemitraan ini sudah tidak lagi murni bertindak sebagai instrumen hukum yang memfasilitasi kerja sama dua pihak yang sejajar, melainkan bermutasi menjadi tameng hukum bagi korporasi untuk melepas segala kewajiban ketenagakerjaan.

Fenomena pengalihan pertanggung jawaban ini pada akhirnya bermuara pada lahirnya ketidakadilan sistematis. Di lain hal, aplikator terus mengakumulasi keuntungan finansial yang masif dari penguasaan algoritma dan ekspansi bisnis *gig economy*. Namun di lain hal, biaya sosial dari operasional tersebut seperti risiko kecelakaan parah di jalan raya dibebankan sepenuhnya kepada masyarakat dan pengemudi itu sendiri. Dalam model bisnis ini, sebuah entitas usaha wajib

¹⁰ Perjanjian kemitraan 2W, Gojek, 2025

menanggung asuransi pekerjaanya sebagai bagian dari biaya produksi itu sendiri. Namun dalam skema transportasi online ini, hampir seluruh instrumen kerja hingga risiko cacat fisik atau kematian di lapangan ditransfer secara sepihak menjadi tanggung jawab individu itu sendiri (mitra). Harapan perlindungan yang dititipkan pada skema jaminan sosial mandiri sejatinya belum menyelesaikan akar permasalahan, karena sistem tersebut justru mengembalikan beban pembayaran premi kepada pengemudi yang penghasilannya tidak menentu, bukan mendesak pertanggungjawaban dari aplikator. Kekosongan norma hukum formal yang gagal menangkap esensi ‘pekerjaan’ dan ‘perintah’ yang disembunyikan dibalik layar aplikasi. Jika hukum positif di Indonesia terus tertinggal dan gagal mengoreksi fiksi hukum kemitraan saat ini, maka negara secara tidak langsung membiarkan terciptanya kelas pekerja rentan baru yang terisolasi dari hak asasinya di bidang keselamatan kerja.

Adanya benturan antara kebebasan berkontrak secara keperdataan dan tuntutan perlindungan sosial bagi pekerja, penelitian terhadap rekonstruksi hubungan mitra ojek online ini menjadi sangat urgent. seperti kasus tragis yang menimpa Affan Kurniawan serta perbandingan pemulihan pada kasus Agung Dwi Cahyono membuktikan bahwa negara tidak bisa hanya menutup mata dengan melempar perlindungan keselamatan warga negaranya pada mekanisme pasar bebas atau sekedar kebijakan internal korporasi saja. Disinilah kajian ini hadir untuk mencari sedalam mana tanggung jawab fungsional perusahaan platform serta bagaimana formulasi yang tepat agar jaminan keselamatan kerja tidak lagi menjadi barang mewah bagi para mitra ojol. Dimulai dari latar belakang dan dilema hukum

diatas, penulis melihat perlu adanya sebuah kajian akademis yang cukup mendalam dan komprehensif untuk mengurai problem perlindungan hukum ini. Perlu ada kejelasan batas tanggung jawab hukum serta penyesuaian aturan agar hak atas keselamatan kerja pengemudi tetap terpenuhi tanpa mematikan inovasi ekonomi digital. Oleh karena itu, penulis tertarik untuk menuliskannya kedalam penelitian skripsi yang berjudul: “Perlindungan Hukum Kepada Pekerja Ojek Online Yang Mengalami Insiden Kerja“

1.2 Rumusan Permasalahan :

Berdasarkan latar belakang tersebut maka permasalahan penelitian dirumuskan sebagai berikut :

1. Apakah klausul kontrak pada perjanjian kemitraan kepada driver gojek dapat dibenarkan?
2. Bagaimana penyelesaian hukum terhadap insiden kerja yang dialami mitra pengemudi ojek online?

1.3 Tujuan

Adapun penelitian ini bertujuan :

1. Mengkaji dan menganalisis bagaimana klausul kontrak dalam perjanjian kemitraan kepada driver gojek dapat dibenarkan?
2. Mengetahui bagaimana penyelesaian hukum terhadap insiden kerja yang dialami mitra pengemudi ojek online?

1.4 Kegunaan Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat terhadap perkembangan ilmu Hukum setidaknya terhadap dua aspek teoritis dan aspek praktis.

1. Kegunaan Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangsih teoritis bagi perkembangan dan kemajuan ilmu Hukum

2. Kegunaan Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan dan dapat dijadikan refrensi oleh Pemerintah.

1.5 Keaslian Penelitian

Penelitian skripsi dengan judul “PERLINDUNGAN HUKUM KEPADA PEKERJA OJEK ONLINE YANG MENGALAMI INSIDEN KERJA (Affan Kurniawan dan Agung Dwi Cahyono)” merupakan hasil karya sendiri dan belum pernah ditulis oleh orang lain. Namun, ada beberapa penelitian terdahulu yang mempunyai kemiripan yakni membahas terkait perlindungan hukum terhadap ojol, hanya saja skripsi ini memiliki perbedaan karena membahas tentang perlindungan hukum terhadap ojol yang lebih spesifik mengarah ke Affan Kurniawan dan juga Agung Dwi Cahyono. Adapun hasil penelusuran terkait dengan penelitian terdahulu Adalah sebagai berikut :

Tabel Keaslian

No.	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Rumusan Masalah	Pembahasan
1.	Yulia catur Lestari, rihantoro Bayuaji, Wawan Setiawan, Jurnal, Universitas Wijaya Putra Surabaya, 2023	Perlindungan Hukum Driver Ojek Online Terhadap Mitra Kerja Transportasi Online ¹¹	1. Bagaimana perlindungan hukum bagi pengemudi ojek online dalam pelaksanaan perjanjian kemitraan dengan perusahaan transportasi online? 2. Bagaimana Upaya penyelesaian masalah atau pemenuhan hak jaminan sosial(BPJS ketenagakerjaan jalur mandiri) bagi pengemudi ojek online jika terjadi kecelakaan kerja?	Penelitian ini berfokus pada kajian bagaimana ojol bisa mengakses jaminan sosial secara mandiri yang Dimana mereka bekerja sebagai mitra dan apakah perjanjian kemitraan ini apa sudah sesuai dengan prinsip-prinsip perlindungan hukum secara umum.

¹¹ Darmansyah, dan Ito Dwi Kurniawan *Jurnal Universitas* sebelas maret 2023

2.	Darmansyah, Itok Dwi Kurniawan, Jurnal, Universitas Sebelas Maret, 2023	Tanggung Jawab Bisnis Layanan Ojek Online bagi Penumpang yang Mengalami Kecelakaan Berdasarkan Undang- Undang Perlindungan Konsumen di Kota Bengkulu ¹²	1.Bagaimana bentuk perlindungan undang-undang bagi penumpang ojek dalam talian yang mengalami kemalangan lalu lintas? 2.Bagaimana tanggung jawab syarikat penyedia perkhidmatan ojek dalam talian terhadap Ganti rugi penumpang berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999	Penelitian ini berfokus pada bagaimana mereka (GoTo) mengabaikan nasib mitra dan lebih fokus pada perlindungan penumpang sebagai konsumen ketika terjadi kecelakaan dan menggunakan sudut pandang perlindungan konsumen.
----	---	--	--	---

¹² Lestari, Yulia Catur, Rihantoro, Wawan Setiawan, *Jurnal Universitas Wijaya Putra Surabaya* 2023

3.	Arief Farhan, Skripsi, 2022	Perlindungan Keselamatan Dan Kesehatan Kerja Bagi Driver Gojek Pada PT. Gojek Tokopedia Cabang Pekanbaru ¹³	1. Bagaimana perlindungan Keselamatan Kerja (K3) bagi driver Gojek pada PT. GoTo Gojek Tokopedia Cabang Pekanbaru? 2. Apa Hambatan Perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja (K3) bagi Driver Gojek pada PT. Gojek Tokopedia Cabang Pekanbaru.	Penelitian ini berfokus pada tempat spesifik yang mengecek apakah kantor cabang Gojek ini sudah mengikuti prosedur keselamatan dan kesehatan kerja (k3) bagi mitra lapangan
----	-----------------------------------	--	--	--

Yulia catur Lestari, rihantoro Bayuaji, dan Wawan Setiawan dengan judul “Perlindungan Hukum Driver Ojek Online Terhadap Mitra Kerja Transportasi Online“ penelitian ini berfokus pada Administrasi Jaminan Sosial tanpa mengubah status hukum mereka sebagai mitra. Berdasarkan uraian penelitian dari Yulia Catur Lestari dan teamnya terdapat perbedaan penelitian yang penulis buat. Perbedaanya

¹³ Farhan Arief, Skripsi Universitas Islam Riau, 2022

dengan penelitian diatas membahas mengenai bagaimana ojol/mitra untuk bagaimana mereka bisa mendapatkan perlindungan berupa BPJS dan tanpa mengubah status mereka sebagai mitra. Sedangkan penelitian ini berfokus pada bagaimana keselamatan mitra terjamin dari segi jaminan sosial maupun jaminan dari Perusahaan.

Darmansyah dan Itok Dwi Kurniawan dengan judul “Tanggung Jawab Bisnis Layanan Ojek Online bagi Penumpang yang Mengalami Kecelakaan Berdasarkan Undang-Undang Perlindungan Konsumen di Kota Bengkulu” penelitian ini lebih fokus kepada bagaimana hukum terhadap perlindungan konsumen tetapi mengabaikan para mitra dan siapa yang harus bertanggung jawab kepada penumpang ketika ojol mengalami kecelakaan. Berdasarkan uraian penelitian dari Darmansyah dan timnya terdapat perbedaan penelitian yang penulis buat. Perbedaan dalam penelitian diatas mereka berfokus pada keselamatan konsumen, tetapi mengabaikan bagaimana keselamatan dari pihak ojol/mitra dan mereka membahas bagaimana kompensasi untuk konsumen yang diganti melalui Perusahaan atau melalui jalur pribadi. Sedangkan penelitian ini lebih berfokus pada keselamatan ojol dalam kecelakaan kerja, bahkan perlindungan hukum jika ada kekerasan dalam bekerja.

Arief Farhan dengan judul “Perlindungan Keselamatan Dan Kesehatan Kerja Bagi Driver Gojek Pada PT. Gojek Tokopedia Cabang Pekanbaru” penelitian ini lebih berfokus pada kepatuhan manajemen operasional terhadap (K3) dan juga hanya mencakup wilayah pekanbaru saja. Berdasarkan uraian penelitian dari Arief Farhan terdapat perbedaan penelitian yang penulis buat. Perbedaan dalam

penelitian diatas mereka berfokus dalam (K3) keselamatan dan kesehatan kerja di lingkungan Perusahaan GoTo di cabang samarinda kepada mitra apa sudah terlaksana. Sedangkan penelitian ini berfokus secara global tidak territorial saja, seperti kasus dari Affan yang berada di Jakarta dan kasus dari Agung yang berada di Surabaya, jadi fokus pada penelitian ini lebih luas.

1.6 Metode Penelitian

1.6.1 Jenis penelitian

Kesenjangan Hukum dalam hal ini terjadi akibat dua kondisi. Pertama, adanya ketidaksesuaian antara hukum positif formal dengan hukum yang hidup di Masyarakat (*living law*)¹⁴, kedua terjadinya kekosongan norma (*rechtsvacuum*) atau belum adanya aturan yang spesifik mengatur sebuah peristiwa hukum dalam perundang-undangan.¹⁵ Jenis penelitian yang akan dipergunakan dalam skripsi penulis adalah kesenjangan hukum (Legal Gap) yakni suatu proses Dimana terjadinya sebuah kesenjangan hukum formal yang ditetapkan dan hukum yang berlaku pada Masyarakat. Lebih spesifiknya penelitian ini menganalisis ketidaksesuaian asas kebebasan berkontrak (pasal 1320 dan 1388 KUHPerdara) yang Dimana dalam perjanjian kemitraan platform gojek yang digunakan untuk mengkesampingkan tanggung jawab dalam perlindungan ketenagakerjaan dan keselamatan kerja (UU No.13 Tahun 2003 dan UU No.1 Tahun 1970). Penggunaan studi kasus nyata, yakni perbandingan insiden kerja antara Affan Kurniawan

¹⁴ Soerjono Soekanto, *Pokok-Pokok Sosiologi Hukum*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2010), hlm. 42.

¹⁵ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Edisi Revisi, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2011), hlm. 61.

dengan Agung Dwi Cahyono, yang Dimana kasus ini digunakan sebagai instrument empiris untuk membuktikan dampak dari kegagalan sinkronisasi dan kekosongan norma tersebut di Masyarakat.

1.6.2 Pendekatan Penelitian

Penulis dengan ini akan menggunakan 3 pendekatan sekaligus untuk membedah dan menjawab isu hukum yang dirumuskan, penulis menggunakan 3 pendekatan karena jenis penelitian menggunakan hukum normatif dan ketiga pendekatan tersebut meliputi:

1. Pendekatan Perundang-undangan (*Statue Approach*)

Pendekatan ini dilakukan untuk menelaah semua undang-undang dan regulasi yang berhubungan dengan isu hukum yang sedang ditangani. Dalam penelitian ini, pengkajian difokuskan pada produk hukum yang saling berbenturan secara hierarki maupun fungsional. Penulis mengkaji ketentuan Hukum Perdata (*Burgelizk Wetboek*) yang mengatur kebebasan berkontrak, untuk ditemukan dengan regulasi hukum publik perlindungan pekerja, yaitu UU No.13 Tahun 2003 tentang ketenagakerjaan dan UU No.1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja. Penulis menggunakan pendekatan ini bertujuan untuk membuktikan adanya ketidak senadaan norma dalam mengatur perlindungan pekerja pada platform digital ini.

2. Pendekatan Kasus (*Case Approach*)

Pendekatan kasus dilakukan dengan cara melakukan telaah terhadap kasus-kasus nyata yang sedang terjadi di masyarakat guna melihat

bagaimana hukum diterapkan atau justru malah gagal dalam memberikan rasa keadilan. Penggunaan pendekatan ini difungsikan sebagai gambaran atas kegagalan norma. Pada penelitian ini menggunakan 2 kasus nyata sebagai komparasi, yakni insiden kecelakaan kerja yang dialami oleh Affan Kurniawan (meninggal dunia) dan Agung Dwi Cahyono (luka berat). Melalui kedua kasus ini penulis ingin mengidentifikasi akar permasalahan hukum dan fakta di lapangan mengenai bagaimana pertanggung jawaban korporasi yang bisa lepas hanya dengan berlindung di balik klausul perjanjian kemitraan.

1.6.3 Sumber Bahan Hukum

Pada penelitian hukum normatid, sumber hukum yang dipergunakan dalam penelitian ini dikategorikan menjadi dua jenis, yaitu bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder dengan rincian sebagai berikut::

a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer Adalah bahan hukum yang mempunyai otoritas atau daya ikat secara hukum yang terdiri dari peraturan perundang-undangan. Bahan hukum primer yang dianalisi dalam penelitian ini meliputi:

1. KUHPPerdata pasal 1320 mengenai syarat sahnya perjanjian dan Pasal 1338 sayat (1) mengenai asas kebebasan berkontrak.
2. Undang-Undang Nomor 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.

3. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja.
4. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja.
5. Undang-Undang Nomor 40 tahun 2004 tentang Sistem Jaminan Sosial Nasional
6. Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2011 tentang Badan Penyelenggara Jaminan Sosial.

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan Hukum Sekunder merupakan semua literatur atau bahan hukum yang tidak mengikat namun memberikan penjelasan, penafsiran, dan juga dukungan terhadap bahan hukum primer. Bahan hukum sekunder dalam penelitian ini meliputi:

1. Buku-buku literatur hukum dan doktrin dari para ahli hukum yang berfokus pada hukum ketenagakerjaan, dan juga hukum jaminan sosial.
2. Jurnal-jurnal Ilmiah hukum, tesis, maupun skripsi terdahulu yang relevan dengan isu perlindungan hukum
3. Artikel publikasi dari portal berita yang mendokumentasi kronologi dalam insiden kecelakaan kerja yang dialami oleh Affan Kurniawan dan Agung Dwi Cahyono sebagai objek studi kasus.

1.6.4 Analisis Bahan Hukum

Analisis bahan hukum dalam penelitian ini dilakukan secara deskriptif-kualitatif dengan menggunakan metode deduktif. Bahan hukum primer dan sekunder digunakan untuk mengurai tafsiran hukum secara sistematis makna hukumnya. Metode deduktif digunakan untuk menelaah asas atau norma hukum yang bersifat umum (seperti pasal 1320 dan 1338 KUHPerdara serta UU Ketenagakerjaan) untuk nantinya diterapkan pada kasus kecelakaan yang menimpa Affan Kurniawan dan Agung Dwi Cahyono. Dari proses analisis tersebut, penulis dapat mengambil kesimpulan dalam keabsahan kontrak kemitraan dan bentuk pertanggung jawaban aplikator atas keselamatan mitra pengemudi.